



L'authorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

Paris, le 03 FEV. 2011

Monsieur Hicham AFFANE
Conseiller régional en Ile de France
Administrateur du STIF
Membre de la Commission de l'Offre de Transport
Membre de la Commission de la Démocratisation

DE-OF/RD/PM/11000357



Destinataires
(voir pièce jointe)

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, le compte rendu du Comité de ligne RER B, qui s'est tenu le 29 novembre 2010.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée

Hicham AFFANE

COMITE DE LIGNE RER B

Compte-rendu de la réunion du 29 novembre 2010

Présidé par M. Hicham AFFANE, Conseiller régional et administrateur du STIF
La liste des présents figure en pièce jointe.

La réunion est organisée en trois temps consacrés chacun à une thématique : le fonctionnement actuel de la ligne, le projet RER B Nord+ et la politique de services aux voyageurs.

M. Affane rappelle qu'il s'agit de la deuxième réunion du comité de ligne RER B, destinée à faire un premier bilan des actions engagées en 2008 et 2009 pour améliorer l'exploitation de cette ligne. Il rappelle que la modernisation en cours de la partie nord constitue le premier grand chantier ferroviaire en phase de réalisation du plan de mobilisation régional et du Contrat de Projets Etat-Région.

Les présentations du STIF, des opérateurs et de RFF sont disponibles sur le site Internet du STIF : www.stif.info

* * * * *

* * *

FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RER B

Quelles sont les conditions de mesure de la régularité, dans les relations contractuelles entre le STIF et les opérateurs ?

Le STIF précise qu'il existe un indicateur unique sur l'ensemble de la ligne, commun SNCF-RATP, qui mesure le pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination avec moins de 5 minutes de retard, sur l'ensemble du service. C'est l'indicateur publié tous les trimestres sur le site internet du STIF (www.stif.info). Le STIF dispose de données plus précises, portant sur chacune des sections de la ligne B. Les bonus-malus annuels portent sur l'ensemble des indicateurs, avec un poids très important sur le premier.

Quelle est la situation de la régularité de la ligne ? Rejoint-elle la perception par les voyageurs d'une dégradation du service, confirmée par le rapport de la Cour des Comptes ?

Le STIF présente les résultats de l'indicateur de ponctualité en 2010, et son évolution mensuelle comparée à 2009, qui fait apparaître une légère amélioration. Il rappelle la mise en œuvre fin 2009 de la généralisation de la suppression du changement de conducteur à Gare du Nord, décidé par le STIF en accord avec les opérateurs. Il rappelle également sa décision de réduire de 12 à 8 le nombre de trains interconnectés sur le RER D, mise en service fin 2008.

Les opérateurs ajoutent qu'un programme commun RATP/SNCF d'optimisation de la circulation dans le tronçon central a également été mis en place, et que de nouvelles marges d'exploitation dans les terminus ont été introduites par un « glissement de conducteurs » à tous les terminus : lorsqu'une rame arrive au terminus, ce n'est plus le même conducteur qui remonte le train pour repartir vers Paris ; un deuxième conducteur prend place en cabine opposée ; ce décalage permet de limiter la propagation des retards.

L'assistance note un changement de discours moins culpabilisant à l'égard des voyageurs après la campagne d'affichage dans les trains en 2009.

La suppression de la relève des conducteurs est-elle réellement mise en place ? N'y a-t-il pas toujours des changements de conducteurs en ligne qui interviennent ?

La SNCF et la RATP confirment la suppression de la relève de conducteurs en Gare du Nord, mais n'excluent pas qu'il y ait des relèves de manière exceptionnelle, en situation perturbée.

Les relèves des conducteurs sont également liées à la gestion du temps de travail des conducteurs et à leur point de prise de service et ne peuvent donc être totalement supprimées (notamment pour les conducteurs dépendant du dépôt de Paris-Nord).

La suppression du changement de conducteur produit un effet nettement perceptible par la réduction en moyenne de 40 secondes du temps d'arrêt Gare du Nord (55 sec contre 95 sec auparavant).

Avant novembre 2009, était opéré un recalage des trains, dans leurs horaires et avec le « bon » conducteur à la Gare du Nord. Avec la suppression de la relève à Gare du Nord, ces remises à l'heure s'effectuent désormais dans chaque terminus, où se trouvent les marges d'exploitation (matériel en heure creuse, glissements des conducteurs). Par ces remises à l'heure, les opérateurs diminuent fortement les répercussions des incidents sur l'ensemble de la ligne.

Pourquoi la branche de Robinson présente-t-elle une situation aussi dégradée ? Est-ce lié au poids des bonus-malus sur cette branche ?

La RATP et la SNCF réfutent une gestion « financière » de la régulation des branches : elles rappellent que, mécaniquement, les branches ne peuvent être à l'heure si le tronç commun Aulnay – Bourg-la-Reine ne l'est pas.

Pourquoi l'été 2010 n'a pas permis une amélioration de la régularité comme les années précédentes ?

Les conditions d'exploitation du RER B ont été perturbées pendant l'été 2010 par la concentration importante de nombreux travaux sur l'ensemble de la ligne, y compris au sud, engendrant des restrictions de vitesse ponctuelles mais très rapprochées dans l'espace, qui ont conduit à des difficultés de circulation des trains. Une réévaluation de ces conditions de circulation est prévue par RFF pour éviter en 2011 la reproduction de ces difficultés.

Quelles sont les causes des modifications de dernière minute des missions, tant au nord (Drancy, Blanc-Mesnil) qu'au sud (entre Massy et Orsay), sans information des voyageurs ?

Le RER B enregistre en moyenne 20 incidents par jour de toute nature : un colis suspect tous les deux jours, un accident grave de personne tous les quinze jours, une avarie sur le matériel roulant chaque jour, un signal d'alarme par jour pour un voyageur malade ou des faits de société... Ces incidents génèrent des perturbations du service plus ou moins longues et le retour à une exploitation normale implique des adaptations de dernière minute.

Le STIF rappelle l'importance qu'il accorde à l'information des voyageurs, et plus généralement à la gestion des situations perturbées. C'est la raison pour laquelle il a inscrit au futur PDU une action spécifique sur ce point : à partir de retours d'expériences d'incident associant étroitement les représentants des voyageurs, il s'agit d'identifier des propositions concrètes réellement novatrices, pour que les voyageurs touchés par une situation perturbée n'aient plus le sentiment d'être abandonnés à eux-mêmes.

Quelles sont les causes des fréquentes modifications de desserte des trains allant au-delà de Massy-Palaiseau, avec un changement de rame pour rejoindre Saint-Rémy ? Ces modifications sont d'autant moins bien perçues qu'elles imposent l'usage de la passerelle pour rejoindre la seconde rame, car le train effectue son terminus sur la voie en direction de Paris.

La RATP répond qu'en cas de retard important dans le sens Paris → banlieue, le retournement de missions terminus Massy-Palaiseau s'effectue parfois en faisant arriver le train directement sur la voie banlieue → Paris, lui permettant de repartir plus rapidement, résorbant ainsi tout ou partie du retard. Pour diminuer la gêne

pour les voyageurs, la RATP a mis en place au printemps 2010 une procédure, pour inviter les voyageurs allant au-delà de Massy-Palaiseau à changer de train en amont (Antony, Baconnets ou Massy-Verrières, pour une correspondance même quai, même voie).

Quel a été l'impact sur la ligne des conditions climatiques, en automne et en hiver ?

Les opérateurs rappellent que le froid peut entraîner le gel des conduites d'air équipant les trains : les rames sont majoritairement remisées en banlieue la nuit pour être au plus près des départs du matin, et les températures peuvent atteindre -10 à -15 degrés sur ces sites au plus fort de l'hiver. Par ailleurs, les feuilles mortes conjuguées à l'humidité automnale créent une pâte particulièrement glissante sur le rail et les roues qui réduit considérablement l'adhérence de la roue sur le rail : la vitesse des trains doit être réduite pour éviter le patinage à l'accélération.

Quelles raisons ont conduit à une modification de la desserte entre Paris et Bourg-la-Reine fin 2009 ? Pourquoi n'y-a-t-il pas eu de concertation avec les élus et les voyageurs ?

Le STIF indique qu'il n'a pas été saisi par la RATP de cette adaptation. La RATP précise qu'elle a été réalisée dans le but de gérer les capacités offertes par les différentes missions de la section sud de la ligne.

FIN 2012 - RER B NORD+

Le STIF rappelle que la modernisation du RER B figure non seulement au plan de mobilisation régional, mais que le projet est depuis plus d'un an en phase de réalisation :

- avec 250 M€ d'investissements sur l'infrastructure, afin de dédier les voies au RER B sur sa partie Nord, pour améliorer la régularité de toute la ligne.
- avec 275 M€ sur la rénovation du matériel roulant, dont la première rame circulera sur la ligne en décembre 2010.

Ces deux opérations sont financées à 50% par le STIF. De fait, la priorité d'action sur le RER B est bien effective.

RFF rappelle le manque d'investissement pendant les trente dernières années, qui nécessite aujourd'hui une politique nationale d'investissement pour moderniser en profondeur l'ensemble du réseau ferré. En 2010, 70 M€ ont été investis sur le RER B sur des opérations de renouvellement de l'infrastructure, et 30 M€ sur le projet RER B Nord +.

RFF souligne par ailleurs que le calendrier de réalisation des travaux est tenu, et que la maîtrise budgétaire du projet permet la mise en œuvre d'opérations supplémentaires : ainsi, à budget constant, la surface couverte des quais sera presque triplée et concernera toute la longueur des trains.

En 2010, RFF précise que les travaux ont concerné

- les quais des gares des branches de Roissy et de Mitry,
- la préparation de la troisième voie au Parc des Expositions et de la quatrième voie en entrée de Mitry.

En 2011, les travaux concerneront aussi le tronç commun Paris – Aulnay, tant sur les quais que sur la signalisation. Certains travaux, notamment sur la signalisation, seront moins visibles des usagers, mais ils visent à apporter de la souplesse d'exploitation et touchent aux conditions essentielles de sécurité des circulations, d'où le maintien d'un programme important d'adaptations de l'offre pendant les travaux de l'année 2011.

Quelle offre pour les voyageurs du RER B en 2012 ?

Le STIF présente les dessertes qui seront mises en place à cet horizon.

La meilleure organisation de l'offre avec 4 missions synchronisées entre le nord et le sud, et l'unification de la politique d'arrêt, favoriseront une meilleure régularité et un meilleur écoulement des trains.

Pourquoi persiste-t-on à envisager une desserte directe de Roissy par CDG-Express, et une desserte omnibus par le RER B, qui augmente les temps de trajet ?

Le STIF répond que le temps de trajet Paris – Roissy par le RER B sera homogénéisé à 34 minutes : les fragilités de l'exploitation actuelle conduisent à une circulation non optimisée des trains directs dont les temps de parcours réels sont plus élevés que les temps de trajet théoriques. La nouvelle grille permet de fiabiliser un temps de trajet à l'ensemble des voyageurs.

Sur le choix d'une desserte omnibus, le STIF rappelle que le temps généralisé doit être pris en compte : en effet, au-delà du temps de trajet (qui est souvent plus long si la régularité est dégradée), doit également être pris en compte le temps d'attente (d'autant plus long que la fréquence est faible, et que la régularité est dégradée). Le projet diminue très fortement le second, grâce à une régularité améliorée, et une fréquence de desserte de toutes les gares entre Paris et Aulnay d'un train toutes les 3 minutes.

La RATP précise en outre que l'évolution urbaine conduit à renforcer l'offre en proche et moyenne couronne : l'exploitation de type métro devient nécessaire dans des territoires en densification.

Des modifications de desserte sont-elles possibles avant la mise en place de RER B Nord+ ?

Le STIF rappelle que, du fait de l'importance des travaux, l'évolution de la desserte n'est pas réaliste, d'autant que la nouvelle offre sera mise en service en novembre 2012

Le STIF confirme la généralisation des compositions longues sur ces périodes d'été et les dimanches, à l'horizon de cette nouvelle offre fin 2012.

Quel effet des rehaussements des quais dans les gares du nord de la ligne vis-à-vis de la régularité ?

Le STIF indique que cet effet ne peut être aisément quantifiable.

Les opérateurs notent effectivement sur le terrain une nette amélioration des conditions d'échanges des voyageurs avec le rehaussement des quais sur la partie nord de la ligne.

Quelles sont les causes du retard à la mise en service de la passerelle de Massy ?

Le STIF indique qu'une mission a été confiée au maître d'ouvrage du projet pour expertiser les causes de ce retard.

Où en est le projet de centre de commandement unique du RER B ?

Les opérateurs répondent qu'ils œuvrent à la mise en place d'un centre de commandement unique pour la ligne B (CUB), qui garantira une meilleure cohérence et une plus grande réactivité, dans la gestion des incidents et de l'information voyageurs.

Le STIF soutient fortement ce projet, favorisant une meilleure co-exploitation de la ligne. Il leur demande de préciser rapidement les délais de réalisation de cet équipement nécessaire à la fiabilisation de l'exploitation quotidienne du RER B.

Les opérateurs précisent que l'évolution législative récente a modifié les relations notamment entre la SNCF et RFF sur la gestion des circulations sur le réseau ferré national : de fait, le CUB doit être pensé en tenant compte de cette nouvelle répartition des responsabilités.

Quelle évolution de capacité pour les rames rénovées ? Quels principes ont guidé le choix des aménagements intérieurs des rames rénovées ?

Le STIF justifie la modification de l'aménagement intérieur des rames rénovées par la recherche d'une amélioration des temps d'échanges en gare, demandée par les exploitants pour améliorer le nombre de trains circulant sur la ligne, et regagner ainsi une capacité perdue pour les voyageurs (en moyenne, seulement 17 trains sur 20 passent en heures de pointe sur la ligne)

Il indique que la capacité en places assises fixes d'une rame de 4 voitures passera de 312 à 280 sièges du fait des nouvelles bagageries au sol remplaçant les actuelles situées au-dessus des sièges, peu commodes et peu sécuritaires. La capacité totale (assis + debout) d'une rame de 4 voitures reste de 843 places.

Par ailleurs, les strapontins seront remplacés par des appuis ischiatiques, afin d'éviter toute utilisation malvenue qui réduit la largeur utile de la porte de 1,30 m à 40 cm, rendant très difficile l'entrée et la sortie des voyageurs.

PERSPECTIVES AU DELA DE RER B NORD+

Les annonces sur les grands projets de la Région et de l'Etat laissent-ils une place à la modernisation du réseau existant, dont le RER B ? N'y-a-t'il pas carence d'investissement sur le réseau existant ?

M. Affane confirme qu'il faut d'abord assurer le rattrapage du réseau existant. Pour autant, il faut rompre avec une stratégie de rattrapage des besoins et être en mesure de faire coïncider la dynamique du territoire et les systèmes de transport, qui constituent un élément majeur de cette dynamique.

Peut-on envisager des améliorations encore plus ambitieuses pour le RER B que le projet RER B Nord + ? Un Schéma Directeur ? Un second tunnel entre Chatelet et Gare du Nord ?

Le STIF annonce le lancement d'une démarche de Schéma Directeur du RER B, avec les opérateurs et RFF, principalement destinée à la section sud.

Elle distinguera 2 horizons :

- 2012-2014 : identification des améliorations possibles, grâce au transfert de rames MI84 du RER A
- 2025 : conception cohérente d'infrastructures et d'un nouveau matériel roulant sur la ligne.

Cette démarche intégrera l'étude, de l'opportunité et de la faisabilité d'un second tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, en comparaison avec d'autres solutions permettent d'augmenter le débit de l'ouvrage existant et évaluer la solution la plus appropriée, selon différents critères, aux besoins des RER B et D.

Le STIF indique qu'il souhaite que ce sujet très urgent soit étudié sans tabou, ni à priori. Il demande aux opérateurs d'étudier avec lui toutes les solutions possibles en tenant compte, pour chacune, du gain obtenu et des difficultés liées à leur réalisation en phase travaux.

Le Schéma Directeur abordera-t-il l'aménagement des gares ?

Le STIF confirme ce point, qui est essentiel pour la qualité du service proposé aux voyageurs.

Peut-on renforcer la desserte dans le secteur d'Arcueil Cachan ?

Le retour à une desserte à 12 trains interconnectés sur le RER D ne va-t-il pas dégrader la régularité du RER B ?

Ces points seront étudiés dans le volet court terme du Schéma Directeur.

Est-il possible d'aménager une voie de terminus à Denfert-Rochereau, pour une utilisation en situation perturbée ?

Le STIF a indiqué avoir répondu à la demande du CG94 sur ce point, en mentionnant que la RATP pouvait intégrer ce projet dans son programme contractuel d'investissement que le STIF finance d'ores et déjà.

Quelles améliorations prévoir pour la desserte du Plateau de Saclay ?

M. Affane indique que les perspectives de développement du plateau de Saclay doivent susciter des réflexions sur l'offre de transport et les conditions d'accès notamment via le RER B pour déterminer les solutions de transports en commun adaptées. Un renfort de la desserte bus a été voté par le STIF à hauteur d'un million d'euros et la ligne principale 91.06 dispose désormais d'autobus articulés.

Il évoque le projet de métro du Grand Paris dont la seule section sud destinée au plateau de Saclay est évaluée à 6 milliards d'euros pour 36 km et une moyenne de 6000 voyageurs par heure, alors que le seuil de pertinence du métro est au moins à 10000 : il pointe alors le décalage entre la réalité des besoins et les réponses techniques et budgétaires, en proposant de raisonner sur des bases plus concrètes et plus immédiatement opérationnelles.

En conclusion, M. Affane propose de réunir le prochain comité de ligne en fin d'année 2011.

Liste des présents et excusés

Collaboratrice de Mme Laurence COHEN	Mme MARIN
STIF	Mmes BENGA et BLYT, MM. GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, DESORMIERE, TIXIER, DENIAU
RATP	Mme BUGLIONI, MM. REYNAUD, GARDEY DE SOOS
SNCF	Mme LEPERE, MM. COCHET, CRUANAS
RFF	M. MABIRE
AEROPORT DE PARIS	Mme SCHMIT
SIPAC - VIPARIS	MM. CREPY, BERTIN
"Foire, Salon, Congrès et Evènement de France"	Mme ARSAUT MAZIERES
Agence Régionale de Développement Paris Ile-de-France	M. MARGOT-DUCLOT
CONSORTIUM STADE DE FRANCE	M. RAJOT
Conseil Général des Hauts-de-Seine	Mme GOUIN
Conseil Général de l'Essonne	M. POUPAT
Conseil Général de Seine et Marne	Mme TOURNIER
Conseil Général de Seine Saint Denis	Mme VALLS
Conseil Général du Val de Marne	M. NEURY
Communauté d'Agglomération de la Plaine Commune	M. LEMEILLE
Communauté d'Agglomération des Haut de Bièvre	M. MARTINERIE
Communauté d'Agglomération des Haut de Bièvre	M. CHARPENTIER
Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay	M. KRUG
Communauté d'agglomération du Val de Bièvre	Mme ENDERLIN
Communauté d'agglomération Plaine de France	M. MALET

Communauté d'Agglomération « Sud de Seine »	M. LAGRANGE
Communauté de Communes de Roissy Porte de France	M. EL HERECH
Communauté de Communes du Pays de Limours	M. MELE
Mairie de Antony	M. MARTIN
Mairie de Arcueil	Mme RANSAY
Mairie de Aubervilliers	Mmes HADDADI, FOURNIER
Mairie de Aulnay-sous-Bois	M. DEFAIT Mme MALABRE
Mairie de Bagneux	MM. LEGRAND, TUDER
Mairie de Cachan	Mme BARJOU M. BESNARD
Mairie de Fontenay-aux-Roses	M. DUMAS
Mairie de Gentilly	M. ALLAIS
Mairie de Gif-sur-Yvette	M. HAVEL
Mairie de Le Blanc-Mesnil	M. SOUPY
Mairie de Le Blanc-Mesnil	M. HILLIARD
Mairie de Le Mesnil-Amelot	M. AUBRY
Mairie de Mauregard	Mme BLANCARD
Mairie de Mitry-Mory	M. DJABALI
Mairie de Orsay	Mme GIMAT
Mairie de Palaiseau	Mme TARTARIN
Mairie de Paris	Mme LIA-ARAGNOUET
Mairie de Roissy-en-France	M. JONDEAU
Mairie de Saint-Rémy-Les-Chevreuse	M. SAUTIERE
Mairie de Sceaux	MM. PATTEE, AUDIC
Mairie de Sevran	M. DUMOND
Mairie de Villebon-sur-Yvette	M. GUYADER
Mairie de Villepinte	MM. PALCY, DURAND

Fédération Nationale des Usagers des Transports	M. LEROSEY
Président de l'Association LEO LAGRANGE pour la Défense des Consommateurs"	M. SCHREPFER
URIF/UNSA	M. GALLOIS
AUT-FNAUT ILE DE France	M. PELISSIER, DEMBELE-CABOT
Groupement des autorités responsables des transports publics (GART)	M. MARTINERIE
Association "les villes du RER B Sud"	MM. SAUTIERE, BALDIT
Président de l'Association "Les Mal Transportés"	M. GRANGE
Président du Comité de vigilance de la ville de Sceaux	M. LOGEAY
Présidente de la "Fondation Bourg-la-Reine Environnement"	Mme KELLER
Collectif des Associations Riveraines du RER B Robinson (CARRRO)	Mme VERNET
Association "Comité des usagers RER B Vallée de Chevreuse"	Mme SHELDRIK M. JURVILLIER
Association "Environnement 93"	M. CUZON
Présidente de l'Association "Usagers du RER B sur Drancy et Le Blanc-Mesnil"	Mme RUSSO M. SAUVAGE

